

Cseh Fruzsina
A kerékgyártó háziipar és mesterség múltja Magyarországon
Tézisek

I. A kutatás tárgya, célja, a téma vizsgálatának előzményei

A magyarországi kerékgyártó kisiparosokról, főbb termékeikről, a szekerekről és kocsikról számos tanulmány, közlemény, összefoglalás áll rendelkezésünkre. A legkorábbi szakirodalmi adatokat a bognár mesterséggel kapcsolatban a céhemlékeket közreadó munkákban kell keresnünk a 19. század végétől. A paraszti járműkészítéssel foglalkozó első néprajzi munkák Bátky Zsigmondnak és Haáz Ferenc Rezsőnek köszönhetők az 1930-as évekből. Az 1960-70-es évektől előtérbe került a céhek társadalmi, gazdasági jelentősége, s egy-egy régióra, megyére vagy múzeumokban összegyűjtött céhtárgyakra vonatkozó összefoglaló munkák is születtek. Az 1975-76-ban megjelent céhes forrásanyag-kataszter kiindulópontot jelent a bognár céhek kutatásához. Az 1950-es évektől több figyelem fordult egy-egy falusi kisiparos közösségi viszonyaira is. A *Magyar Néprajz Kézművesség* című kötetében Juhász Antal foglalta össze a kerékgyártó mesterségről addig összegyűlt ismereteinket.

Több szerző felhasználta a limitációkat, kontóskönyveket, pénztárkönyveket, amelyek a járművekre és egyes alkatrészekre vonatkozó technikai részleteket, valamint árakra és vevőkörre utaló adatokat is tartalmaznak. A mesterség szó- és eszközkészletével a mesterségszótárak, tájszótárak és néprajzi leírások foglalkoztak. Az 1950-es évektől több munkában szerepet kapott az eszközkészlet vizsgálata, ám a legtöbb esetben a képi illusztráció hiányzik, a szerszámok száma pedig említetlen maradt.

A középkori és kora újkori járművekről írott forrásokból főként Domanovszky Sándornak és Takács Sándornak köszönhetően rendelkezünk ismeretekkel. Györffy István a *Magyarság Néprajza* II. kötetében rendszerezte a témakörben az 1934-ig megjelent szakirodalmat. Szintén írott forrásokra támaszkodott Takács Lajos és Keszi-Kovács László a 18-19. századi járművek kutatásában. A járművekről és elkészítésük menetéről számos feldolgozás született egy-egy táj, illetve település vonatkozásában. A taligák és kordék táji típusait többek közt Kovács János, Ecsedi István, Márkus Mihály, Nagy Kálózi Balázs, Bodgál Ferenc, Katona Imre, Tóth Ferenc, Kemecsi Lajos és Paládi-Kovács Attila dolgozták fel. A szán-, szekér-, illetve kocsialkatrészek előállítását a 19. század végén a háziipar fellendítését célzó munkák, majd néprajzi feldolgozások írták le. A háziipar kutatásának

történetéről a *Magyar Néprajz* III. kötete szolgál összefoglalóval. A szekerek és kocsik leírásakor a legfőbb szempontok a nyersanyagfajták, a nyersanyag beszerzése, előkészítése, a kerék és szekér készítésének menete, a termékek árai, a szekér fajtái, alkatrészei, méretei, az eszközkészlet és a mesterség szókészlete. Megismerhetjük egy-egy kerékgyártó életútját és munkáit, valamint egy településnek egy, esetleg több szekér- vagy kocsitípusát. Herman Ottó és Ecsedi István ismertette a debreceni lófogatokat, fogatolási módokat; Túri Károly a ceglédi, Haáz Ferenc Rezső az udvarhelyszéki, Gönyey Sándor és Vámszer Géza a csíki szekerekkel foglalkoztak. További lokális tárgyleírások születtek Szentesről, Atyháról, Sárrétudvariból, a Tiszazugból, Nemesládonyból és Tompaládonyból, Orosházáról, Szentendréről, Szegedről, Hajdúböszörményből, az Észak-Dunántúlról, Komáromból, Kiskunmajsáról. Gyűjtéseket ismerünk Halmajról, Mátészalkáról, Szatmárból, Hódmezővásárhelyről, Cserépváraljáról, Nagykőrösről, Szabadkáról és Csantavérről, valamint Moldvából. Paládi-Kovács Attila feldolgozta a Barkóság, Répáshuta, a Palócföld, a Bódva-völgy szekereit, foglalkozott a láncos lajtorja és a nyári szekér felföldi típusaival, valamint egyes típusok történeti múltjával. A korábbi kutatások alapján összefoglalta a kerek járművek formai típusait, elnevezéseit, részeinek elterjedtségét. A *Magyar Néprajzi Lexikon* kocsikra, szekerekre és kerékgyártókra vonatkozó szócikkeit Keszi-Kovács Lászlónak köszönhetjük. Az egységes eszköz- és járműtipológia elkészítése mindezek ellenére még várat magára.

A tankönyvek közül a bognár mesterség számára a legátfogóbbak Jordán Károlynak a *Bognár kisipar* és a *Bognár szakmai ismeret* című, a szakmunkásképző iskolák tanulóinak szóló könyvei, amelyek a kocsigyártástól az autó karosszériagyártásáig felölelik a szakmai tudnivalókat. Jordán gazdagon illusztrált műveiből megismerhetjük az alkatrészeket, nyersanyagokat, azok feldolgozását, valamint a kocsik táji típusait, a kötésmódokat és az eszközkészletet.

Mindezek ellenére – sok kisipari mesterséghez hasonlóan – a kerékgyártó szakmáról is hiányzik egy szintézis jellegű munka, amely a mesterség történetét, és az eddig megismert, illetve újabb források alapján feltárt technológiát foglalja össze. Bármely mesterség történeti rétegei megragadhatók a szakmai szervezetek (céhek, ipartársulatok- és testületek) múltjában, az eszközökben és a termékekben egyaránt. Egy teljes kép megrajzolásához érdemes ezeket együtt vizsgálni, a szakma történetében végbement változásokat mindhárom területen megragadni, s az összefüggéseket megvilágítani. A mesterség alakulását befolyásoló politikai és gazdasági körülmények hatással voltak a kerékgyártók szakmai identitására, amely nem csak az írott forrásokban, de az egyéni életutakban is megragadható. Az itt megemlített

célokon túl értékelésünk a kerékgyártó kisipar történetének összefoglalásával egy mára már kihaltnak mondható mesterség emlékeit, képviselőinek tudását örökíti meg.

II. Források és módszerek a kerékgyártó mesterség kutatásában

A vasáru-katalógusok, az iparos- és kereskedő címtárak, az iparosújságok nagy része ma még feltáratlan. Kutatásukat azonban nehezíti, hogy ezek a nyomtatványok, sorozatok a könyvtárakban csupán hiányosan lelhetők fel. Az iparos- és kereskedő címtárak elsősorban egy-egy település iparának vizsgálatában segíthetnek, az iparosújságok pedig értékes adatokkal szolgálnak a kerékgyártó mesterség 19. század végi, 20. század eleji történetéhez. A ragályi bognár fiától kapott és az Országos Széchényi Könyvtárban talált vasáru-katalógusok segítségével a szerszámokra és alkatrészekre vonatkozó korábbi gyűjtések eredményeit lehetett pontosítani. A kerékgyártó limitációk, majd a kontóskönyvek kiegészíthetők a 20. század közepéről ránk maradt pénztárkönyvek adataival. A tardonai és a ragályi bognár ugyanazon időben vezetett pénztárkönyveiből tájékozódhattam a termékek áráról, a termékinálat változásáról, az iparág szakmai és technikai fejlődéséről, valamint a mesterek vevőköréről és éves munkabeosztásáról.

A kerékgyártó kisipar képviselőinek a számát illetően egy-egy településre, még gyakrabban járásokra és megyékre vonatkozóan a népszámlálások és iparstatisztikák segítségével országos összehasonlításra nyílik lehetőség.

A vizsgált kerékgyártó műhelyek egy része még használatban van, mert az egykori kerékgyártók asztalosmunkákat vállaltak el. Kutatásunk során Tardonán, Ragályon, Kurityánban, Borsodszentgyörgyön, Kissikátorban, Tiszaigaron, Kisújszálláson, Hajdúszoboszlón, Csantavéren és Topolyán írtunk le teljesen vagy részben megmaradt szerszámkészleteket és műhelyeket. Az eszközökről méretarányal ellátott fényképeket készítettünk, készítésükről, beszerzésükről és használatukról részletesen kikérdeztük a tulajdonosokat. A munkaeszközök leírását kiegészítettük a Néprajzi Múzeum adattárában található, nem néprajzkutatóktól származó gyűjtésekből. A magángyűjtőkkel való konzultáció szintén hasznos információkkal szolgált az eszközökről. Amíg a mesterek az eszközök használatáról és saját szerszámjuk történetéről tudtak beszámolni, az egy-egy eszköztípusra specializálódott gyűjtők annak történetét, különböző elnevezéseit ismerik.

A kerékgyártók legfőbb termékeiről, a járművekről meglévő szakirodalmi ismereteket egykori kerékgyártó mesterekkel, segédekkel, a szekerek és kocsik egykori tulajdonosaival készített interjúk segítségével egészítettük ki a már fentebb is említett településeken kívül

Mályinkán, Dédestapolcsányon, Szilvásváradon, Járdánházán, Domaházán és Szabadkán. A még fellelhető járművekről és alkatrészeikről fényképeket készítettünk.

III. Az értekezés főbb eredményei

1. A kerékgyártó mesterség kutatástörténetét bemutató fejezet részletesen áttekinti a témával foglalkozó szakirodalmat és a kutatások módszertanát. A termékek típusait, az alkatrészeket és azok nyersanyagát bemutató tanulmányok eltérő részletességgel és szempontok szerint íródtak, ezek taglalását kiegészíti a témára vonatkozó és elérhető külföldi tanulmányok és könyvek ismertetése. Külön csoportot képeznek a limitációkat összegyűjtő forrásközlések, a kontóskönyveket és pénztárkönyveket feldolgozó munkák, továbbá a mesterség szókészletének és eszközkészletének kutatásához felhasználható művek és források. Igen gazdag szakirodalom áll rendelkezésre a kisiparosok társadalmi szerepének és életmódjának kutatásához. Ez a fejezet végül kitér a még feltáratlan vagy részben feltárt forrásokra, a további kutatási lehetőségekre.

2. A kerékgyártó mesterség első írott emlékeinek bemutatása után az értekezés a céhemlékeken ránk maradt mesterség-elnevezéseket foglalja össze.

3. A Domonkos Ottó által a céhkataszter nyomán a *Magyar Néprajz Kézművesség* című kötetében összeállított térképek kiinduló pontot jelentettek a kerékgyártó és kovács-kerékgyártó céhek kutatásához. A szakirodalmi adatok összegyűjtésével az értekezés szerzője az eredetileg 54 önálló bognár és 73 kovácsokkal közös céhszervezetet feltüntető térképet egészítette ki. A mellékletben közölt térképeken 59 önálló bognár és 79 bognár-kovács cég szerepel. A fejezet röviden bemutatja a kerékgyártó céhjelvényeken szereplő attribútumokat, majd a céhkorszakban készített mesterremekekről talált szakirodalmat foglalja össze.

Igen sok tanulsággal szolgált a kerékgyártó limitációk korszakonkénti és területenkénti összehasonlítása. Az első ismert kerékgyártó árszabás 1560-ból Kassáról származik. A termékek árát olyan tényezők befolyásolták, mint a fa mindenkori ára, illetve hogy falusi vagy városi bognár, vásárra vagy megrendelésre készítette az adott terméket. A limitációkban több helyen található utalás a járműalkatrészek nyersanyagára és azok feldolgozására vonatkozóan. A fejezet ismerteti az 1771-ben Mária Terézia felhívására Sopron megye által készített jelentést az ottani kerékgyártó mesterek munkájáról. A jelentés a termékek árát és az elkészítésükre fordított időt is tartalmazza. A limitációk további részletekkel szolgálnak egyes

alkatrészekről, például a járművek derekának anyagáról, a kocsiszekrény formájáról. Az árszabások közti különbségek jól nyomon követhetők az alkatrészek árában is. A 18. század második felétől egyes limitációk a piackörzetekre engednek következtetni. Az egyszerűbb egykerekű és kétkerekű járműveket (talicska, taliga) az árszabások alapján szinte valamennyi vármegyében megtaláljuk. A limitációk segítségével nyomon követhetjük többek közt a *hegyaljai szekér*, a *furmányos szekér*, a *győri és somorjai kocsi*, az *óvári* és a *baranyai kocsi*, a *cseh oldal* földrajzi elterjedését is.

A legtöbb megyében a jól jövedelmező szakmák közé tartozott a kerékgyártóké. Egy-egy céhlevélből pontosabban megtudhatjuk, hogyan részesedtek a termékek árából a mesterek és a legények.

1872-ben a céhrendszert végleg felszámolták, bomlása azonban már a 19. század elején megindult, s ennek egyik legfőbb jele a tőkés vállalkozások kialakulása volt. A kocsigyárak befolyásolták az önállóságukat megőrizni akaró mesterek munkáját és vevőkörét, valamint a paraszti használatra készült termékek minőségét.

4. A 16-17. századtól a települések időszakosan specializálódtak egy vagy több famunkára. A kerékgyártó háziipar változását egy-egy tájra, megyére vonatkozóan az értekezés szerzője a rendelkezésre álló adatok kronológiai számbavételével vizsgálta. A háziiparról készített 19. század végi országos felmérések különböző szempontok szerint készültek, és nehezen összevethetők egymással. Gyakran nem választják külön a kerékgyártó háziipart más famunkáktól. Az első felmérés 1884-ben készült.

Egyes vidékek famegmunkáló és kerékgyártó háziiparát a szerző a néprajzi szakirodalom és források alapján foglalta össze. A 19. század végén és a 20. század elején folyamatosan jelentős famegmunkáló háziipari tevékenység létezett a Bakony falvaiban, az északi megyék közül Hont, Gömör és Kis-Hont, Borsod, Heves, Abaúj-Torna, Sáros és Zemplén megyékben, illetve ezekről a területekről rendelkezünk néprajzi kutatások által feltárt adatokkal. Említésre méltó Baranya és Bereg megye 19. századi kerékgyártó háziipara. Erdély kerékgyártó háziipara még a 20. század elején is igen jelentős volt, különösen Kolozs, Szilágys és Szolnok-Doboka, Udvarhelyszék, Csíkszék és Háromszék vármegyékben.

5. 1884-től jöttek létre ipartestületek. A 20. század elején a kerékgyártó kisipar a városi keretek között specializálódott, míg falusi keretek között tovább hozzá volt kötve a hagyományos szükségletekhez és termelő eljárásokhoz. Az 1920-as évek végén bekövetkező gazdasági válság hatására a kisipari vállalatok száma csökkent, s a nagyipari munkások száma

gyarapodott. Az 1948–1953 között született rendeletek korlátozták a kisipari tevékenységet, majd 1954-től ismét kiadták az iparjogosítványt annak, aki a jogszabályban előírt általános feltételeknek megfelelt. Önálló kerékgyártó kisiparosok az 1960-as évekig dolgoztak. Ezekben az években egyre többen termelőszövetkezetekbe vagy ipari üzemekbe kerültek, illetve saját műhelyükben áttértek az asztalos munkákra.

A bognár szakmáról gyűjtött statisztikák lehetővé teszik az adatok topográfiai vizsgálatát. Az első értékelhető felmérések az 1880-as években születtek, ám ezek elemzésekor nehézséget okoz a *bognár* és *kocsigyártó* megnevezések tisztázatlan volta. A kerékgyártó mesterség elterjedtségét egy adott pillanatban, egy-egy megbízható statisztika alapján tudjuk megragadni, mintsem folyamatában vizsgálni a szakma iránti igény változását. Az 1892-ben megjelent *Gazdasági Címtár* és *Helységnévtár*, valamint az 1891-es népszámlálási eredmények alapján megállapítható, hogy a 19. század utolsó évtizedében a bognármesterség elsősorban a középső és déli, délkeleti megyékben volt jelentős. Az 1911-es ipartestületi adatok szerint összefüggő tömbben helyezkednek el az ország déli, délnyugati és középső részén azok a megyék, amelyek a legtöbb bognárral rendelkeztek. Az 1896-os felmérések alapján készített térkép arról tanúskodik, hogy a nagyobb erdősséggel rendelkező területeken általában jóval többen foglalkoztak – akár házimunka szintjén is – famegmunkálással és szekéralkatrészek készítésével.

A háziipari keretek között folytatott munkákra pontosabb statisztikai adatok csak a 19-20. századtól állnak rendelkezésünkre. A 20. század elején a gyáripar előretörésével jelentősen csökkent a háziipar szerepe, 1910 után a statisztikákból eltűntek a megyei bontásban felsorolt adatok, majd 1930 után az országos adatok is.

Az 1911-es ipartestületi adatok alapján az egy – ipartestületbe tartozó – bognármesterre jutó lakosok számát tudjuk megállapítani. Összefüggő tömbben helyezkednek el azok a megyék, amelyek a legtöbb bognárral rendelkeztek az ország délnyugati és déli, középső részén. Erdélyben a bognárok, kerekések számát illetően kiemelkedik Brassó megye.

A statisztikák és felmérések alapján nem tudjuk meg pontosan a falusi és városi igényeket kiszolgáló bognárok, illetve kerékgyártók számát, hiszen ezek közt átfedések is voltak. A kerékgyártók megtanulták új formák és járműalkatrészek elkészítését, paraszti járműveket pedig nagyobb kocsigyártó üzemek is előállítottak.

6. A kisiparosok társadalmi helyzetét több néprajzi mű is taglalja A kerékgyártók közösségben betöltött szerepéről, a kovácsokkal való szoros munkakapcsolatukról a mesterek

történeteit tanúskodnak. A többi szakmától való elkülönülésüket igyekeztek kifejezni a céhkorszakból fennmaradt attribútumaikkal és öltözködésükkel is.

Az ipartestületek és iparegyletek rendezvényei, ismeretterjesztő kiadványai és tevékenységei a 19. század végétől az iparos öntudat erősítését szolgálták. Ez megnyilvánult a kerékgyártó mesterségre vonatkozó rigmusokban, versekben és történetekben is. A kerékgyártók vagyonára és keresetére vonatkozó adatokat a hagyatéki leltárakban találhatunk. A többi iparoshoz hasonlóan pénzüket ők is lehetőleg ingatlanba, földbe, szőlőbe, házba fektették. Egy 1860-as közlésnek köszönhetően ismerjük a mágócsi uradalom alkalmazottainak, az ottani kerékgyártóknak a keresetét is. 20. századi adatokat néprajzi és történeti adatközlésekből, valamint egykori mesterek beszámolóiból idézett a disszertáció szerzője. A szakma igen jól jövedelmező volt, ha a mester jól végezte munkáját, elegendő megrendelést kapott. A ragályi és tardonai kerékgyártó 1958-tól 1960-ig, illetve 1963-ig vezetett pénztárkönyvéből megismerjük az adott településeken készített termékeket, azok pontos árát, összevethetők a bevételek és kiadások. Az elemzés során figyelembe kellett venni a pénztárkönyvek vezetésének, ellenőrzésének szabályait, körülményeit is.

Az inasok oktatását 1884-től az ipartestületek felügyelték, a szakmai képzés azonban továbbra sem az inasiskolákban, hanem a műhelyekben zajlott 1944-ig. Az inasképzésről, segédvekről, vándorlásról több néprajzi leírásból és saját gyűjtésekből származó adatokkal nyújt árnyalt képet a dolgozat. A munkafolyamatok megtanulásának rendjén túl az értekezés kitér az inasok és segédok keresetére, napirendjére majd a mestervizsgára is. A mesterség megszűnése fokozatosan történt, a bognároknál és kovácsoknál az 1840-es évektől jelentkezett a gyáripar erős elszívó hatása. A kerékgyártó kézműiparban végbemenő változásokat, a mesterség elvesztését az értekezés szerzője egykori mesterek életútján keresztül mutatja be.

7. Az értekezésnek a kerékgyártó mesterség szempontjából talán legtöbb hiányt pótló fejezete a szerszámokat veszi sorra. A korábbi közlések általában katalógusszerűen felsorolják az eszközöket. Rajzokat csak a legkorábbi tanulmányok tartalmazzak, illetve a későbbiek mindig ugyanazokról a legjellemzőbb szerszámokról (kerékszék, bognárbárd) közölnek esetleg fényképeket. A fejezet tárgykatalógusát a szerző fényképekkel és ábrákkal illusztrálja, összefoglalja az eszközök rövid történetét és a különböző elnevezéseiket, illetve használatuk módját. A katalóguson túl a fejezet foglalkozik az eszközök beszerzésével, értékével, német megnevezéseikkel. Eddig szintén mellőzött téma volt a tulajdonjegyek és védjegyek kérdése a szerszámokon, holott ezek sokat elárulnak egy-egy tárgy történetéről. Kutatásukkor a szerző

elsősorban a Recska Endre által összeállított védjegykatalógusra támaszkodott, a szerszámok leírásához és illusztrálásához – eddig szintén mellőzött forrásként – a vasáru-katalógusokat is felhasználta.

8. A kerékgyártók termékeinek bemutatása során az értekezés legrészletesebben a szekerek és kocsik elkészítését tárgyalja. A fejezetnek nem célja a Kárpát-medencei járművek tipológiájának összeállítása, hiszen ez a korábbi, eltérő korszakokból származó leírások különböző jellege miatt egy külön munka témája lehetne. Szükség esetén azonban a szerző utal az egyes ismert táji típusokra. Valamennyi a néprajzi szakirodalomból és saját kutatásokból ismert technikát idéz a nyersanyagok beszerzésével, feldolgozásával, az egyes alkatrészek elkészítésével és díszítésével kapcsolatban. Egyes leírások értékes adatokat közölnek az új alkatrészek megjelenésének időpontjára vonatkozóan, mint például a *hátsó felhérc*, a *vaslőcs*, a vastengely használata, az egyenes és görbe *saroglya* alkalmazásának változásai, stb. A fatengelyt legkésőbb az 1920-as években felváltotta a vastengely, a falőcsöt az 1930-as évektől fokozatosan szorítja ki a vaslőcs. A vastengelyek méreteiről az értekezés a vasáru-katalógusok nyomán közöl részletes adatokat. A szekerek és kocsik áráról a 19-20. században sajnos csak igen kevés információ áll rendelkezésünkre, azok is főként néprajzi gyűjtésekben találhatók. Ezeket egészítette ki a szerző a Debreceni Ipartestület Kocsigyártó Szakosztályában tartozó iparosok csoportjának irányáraival. A fejezet foglalkozik a szánok, taligák, talicskák, sárjelek és egyéb a kerékgyártó mesterek által készített termékek elkészítésének leírásával.

9. A fentebb taglalt elemzési szempontok segítségével jól nyomon követhetők a kerékgyártó mesterség történeti rétegei, a mesterek, műhelyek specializálódása, valamint a szakmai identitás jelei. A mesterségről a 19. század második felétől rendelkezünk a legtöbb forrással, ám valóban akkortól számítható a gyáripar és a gépesítés megjelenése miatti változások, a gyors fejlődés, majd még gyorsabb hanyatlás legintenzívebb időszaka is.

IV. A szerzőnek a témakörben megjelent publikációi

1. Kerékgyártó mesterség Tardonán az 1950-60-as években. Herman Ottó Múzeum Évkönyve XLVII. 2008. 535–547. Miskolc.

2. Az elmúlás fázisai. A kerékgyártó-mesterség példája. Tabula 12(2). 2009. 233–246.

3. Kerékgyártó mesterség és szekérbiztosítás Bácskában. Bácsország 2010/3. (54. szám) 12–15. Szabadka.

4. A kerékgyártó mesterség eszközkészletének változása a 19–20. században. Ethno-Lore XXVIII. 2011. 149–179.

5. Újabb 20. századi források a kerékgyártó mesterség ipartörténetéhez. Két bognár pénztárkönyv forráskritikai értelmezése. MTA VEAB konferenciakötet 2010. (Közlésre elfogadott.)

A témában megtartott konferencia-előadások

a) Belföldi:

Szekerek és kerékgyártók a Barkóságban és környezetében. Barkóság konferencia. Járdánháza, 2008. november 21.

A kerékgyártó mesterség eszközkészletének középkori forrásai. Fiatal középkoros régészek I. konferenciája. Visegrád. 2009. november 26–28.

Újabb 20. századi források a kerékgyártó mesterség ipartörténetéhez. Két bognár pénztárkönyv forráskritikai értelmezése. MTA VEAB Kézművesipar-történeti Munkabizottságának Konferenciája. 2010. május 7. Veszprém

b) nemzetközi: The Loss of Wheeler Craft. “Experiencing Diversity and Mutuality” 10th EASA conference. European Association of Social Anthropologists Ljubljana. 2008. Augusztus 26–30.